LETTRE

A L'HONORABLE FRANÇOIS LEMIEUX,

Principal Commissaire des Travaux Publics,

SUR LE

COMMERCE ET LA NAVIGATION DU CANADA,

SUIVIE D'UNE ADRESSE

AUX CITOYENS DE MONTREAL,

CONCERNANT LE

COMMERCE DE LA CITÉ ET SES MOYENS DE DEVELOPPEMENT FUTUR.

PAR L'HON. JOHN YOUNG, M. P. P.

MONTREAL:
IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.
1855.

LETTRE

A L'HONORABLE FRANÇOIS LEMIEUX,

Principal Commissaire des Travaux Publics,

SUR LE

COMMERCE ET LA NAVIGATION DU CANADA,

SUIVIE D'UNE ADRESSE

AUX CITOYENS DE MONTREAL,

CONCERNANT LE

COMMERCE DE LA CITÉ ET SES MOYENS DE DEVELOPPEMENT FUTUR.

PAR L'HON. JOHN YOUNG, M.P.P.

MONTREAL:
DE L'IMPRIMERIE DE JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.
1855.

A L'HONORABLE F. LEMIEUX,

Commissaire Principal des Travaux Publics,

MONSIEUR,—S'il était besoin de quelque excuse pour vous adresser cette lettre, cette excuse se trouverait naturellement dans votre position comme chef du département des travaux publics, et dans la grande importance du sujet de l'amélioration de notre navigation canadienne, ainsi que dans les effets probables de cette amélioration sur le commerce du Canada. Mais en outre de cela, il devient de jour en jour plus évident que le commerce de la province demande de plus grandes facilités, surtout en conséquence des résultats dont ont été suivis les changemens qui ont eu lieu récemment dans la législation concernant le commerce.

Ce fut en 1846 que l'Angleterre commença à mettre en opération sa nouvelle politique commerciale; avant cette époque, les habitans du Canada jouissaient de certains avantages pour leur bois de construction et leurs produits agricoles, sur les marchés de la métropole; et d'un autre côté, ils étaient forcés de payer un droit différentiel, s'ils employaient un vaisseau étranger, ou s'ils importaient des marchandises étrangères autrement que par l'entremise d'une maison de commerce britannique. Les Etats-Unis n'avaient pas encore passé leur acte de remise ou d'entrepôt, permettant aux produits canadiens et aux marchandises étrangères de passer par les Etats-Unis en entrepôt; d'où il arrivait que le commerce du Haut-Canada était restreint à la route du St. Laurent, et se concentrait presque exclusivement dans les cités de Québec et de Montréal. La protection pour les produits canadiens cessa dans les marchés anglais en 1847. Les droits différentiels furent abolis, la même année. Les canaux du St. Laurent furent ouverts au commerce en 1849, et la même année, la loi de remise (*draw-back*) ou d'entrepôt des Etats-Unis fût mise en opération. En vertu de cette loi, les Canadiens purent importer des marchandises étrangères en entrepôt par les Etats-Unis, et embarquer des produits pour exportation aussi en entrepôt, aux ports océaniques ou atlantiques des Etats-Unis. Le commerce des Etats-Unis de l'ouest et du Canada occidental fut ainsi ouvert au concours, et la concurrence pour le commerce intérieur ou de transport de la grande région de l'ouest, fut commencée franchement entre le Canada et l'état de New-York.

Comment se terminera cette concurrence ou cette rivalité, si ce sera par la destruction du commerce du Canada, par l'absorb-

tion de ses produits et du traffic intérieur de l'ouest dans les voies de transport qui se concentrent dans l'état de New-York, ou si les facilités naturelles qu'offre le Canada seront améliorées de manière à lui assurer sa juste part dans ce commerce gigantesque et toujours croissant, c'est ce qui dépendra, à mon avis, de ce qui pourra être fait par le département des travaux publics et par les habitans du Canada, quant aux améliorations auxquelles je ferai bientôt allusion.

Un coup d'œil sur la carte du Canada et sur sa chaîne de travaux publics montrera ses présents moyens de concurrence pour ce traffic, et suggérera le moyen de l'augmenter indéfiniment. Les avantages que possède le Canada se trouvent dans sa position naturelle, dans ses lacs et dans son fleuve St. Laurent, dans le canal de Welland, qui relie le lac Erié et le lac Ontario, dans les canaux du St. Laurent, qui lient la navigation intérieure à celle de l'océan. Il a aussi ses péages nominaux et ses bateaux de remorque provinciaux. New-York a, comme moyen de concours, son canal de l'Erié ; il a aussi l'avantage de ses chemins de fer ; mais, comme je le ferai voir tout-à-l'heure, ces chemins n'ont pas été en état de concourir avec le canal pour des effets pesants, ni même de diminuer le concours essentiellement ; de sorte qu'on peut dire que les avantages qu'a l'état de New-York sont restreints à la possession du canal de l'Erié. Cependant, envisagez les résultats, et voyez quelle leçon et quel aiguillon ils fournissent aux habitans du Canada.

Qu'on se rappelle qu'antérieurement à 1849, avant que l'acte d'entrepôt des Etats-Unis eut été mis à effet, il ne s'exportait point, ou presque point de céréales du Canada dans ces états. Mais quelle a été la quantité du blé et de la farine ainsi exportés depuis cette date. En réduisant le blé en farine, on trouvera que cette quantité a été comme suit :

En 1849	24,936	quarts.
" 1852	466,912	"
" 1854	762,575	"

Voyez maintenant la quantité de blé et de farine reçue à Montréal, par canal et rivière :

En 1846	967,286	quarts.
" 1852	710,749	"
" 1854	594,394	"

Ces chiffres n'établissent que trop clairement le cours qu'a pris le commerce ; et les résultats du traffic de cette année, lorsqu'ils

seront connus officiellement, prouveront qu'une proportion plus grande que jamais des céréales du Canada occidental s'est écoulée dans les Etats-Unis ; en d'autres termes, que le commerce de transport des produits du Haut-Canada, par le St. Laurent et les canaux canadiens, diminue rapidement, et que celui de l'état de New-York augmente rapidement. Il n'est besoin que d'un seul fait pour prouver décisivement cette désagréable vérité. Durant les quatre semaines qui se sont terminées le 31 d'octobre, la quantité de *blé canadien* reçue au port d'Oswégo seul a été de 627,000 minots, tandis que la quantité totale de blé canadien reçue à Montréal, par canal et rivière, depuis l'ouverture de la navigation, n'a été que de 104,677 minots.

L'augmentation de l'importation des Etats-Unis au Canada, depuis la passation de l'acte de remise ou rabais, paraîtra évidente d'après ce qui suit :

Valeur des articles importés des Etats-Unis en 1849,	$5,724,806
" " " " " 1854,	17,300,736

Nous trouvons, comme Canadiens, le même avertissement et les mêmes motifs d'action, dans la considération de quelques autres faits généraux, quant au mouvement ou transport comparatif des effets sur le canal de l'Erié et sur les canaux du St. Laurent. Ces faits prouvent d'une manière décisive la supériorité pratique des présentes routes par les Etats-Unis sur la route canadienne.

Le transport total d'effets sur le canal de l'Erié a été :

En 1853..........................4,000,000 de ton.

Sur les canaux du St. Laurent :

En 1853.......................... 561,000 tonneaux.

Différence,.................3,439,000 "

La recette moyenne d'alimens végétaux à l'eau de marée dans la rivière Hudson, réduite en quarts, a été, aussi approximativement que possible, pour les années 1851, 1852 et 1853, de..................................8,000,000 de quarts.

La recette moyenne à Montréal, par canal et rivière, pendant le même espace de temps, a été de.................................. 750,000 quarts.

Différence,.................7,250,000 "

La recette de grain seul à Oswégo et Buffalo, durant les mois d'octobre et de novembre de cette année, a excédé 5,000,000 de minots, tandis que la recette totale de toutes espèces de grains, à

Montréal, par fleuve et canaux, depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 30 novembre, tant du Haut-Canada que des états de l'ouest, n'a été que de........................... 1,300,000 minots.

La moyenne des exportations d'alimens végétaux au port de New-York, pendant les années 1851, 1852 et 1853, a été de 3,000,000 de quarts.

L'exportation moyenne de tels alimens, à Québec et à Montréal, pendant le même temps, n'a été que de........................... 652,000 quarts.

Différence,................. 2,348,000 "

Il serait aisé de multiplier les faits pour établir le même résultat général ; mais les chiffres donnés ci-dessus suffiront pour faire voir ce qu'on ne peut ni nier ni contredire, savoir : que le commerce des produits de l'ouest, dans la partie inférieure du St. Laurent, est peu considérable et presque sans importance, comparé à ce qu'il devrait être, et à celui qui se fait par le canal de l'Erié ; que nos présentes facilités pour le transport des effets ne sont pas à beaucoup près suffisantes pour nous assurer une concurrence heureuse avec les routes plus méridionales. Ce serait vainement qu'on chercherait à s'aveugler sur le résultat, ou à en déguiser l'importance ; il se fait voir à nous forcément, chaque jour, d'une manière de plus en plus claire ; il a été prévu par tout marchand intelligent au fait du commerce de l'ouest, et il est corroboré par d'autres faits.

Envisageons pour un moment les frais de transport par ces routes, et les taux du fret aux marchés des états de l'Est et de la Grande-Bretagne. Le fret d'un quart de farine d'Oswego à New-York est de cinq à dix *cents* moins élevé que le fret de Montréal à New-York ou Boston, par quel moyen que ce soit de transport que nous ayons. Le fret de Toronto ou autres ports du lac Ontario à Montréal varie, mais pris au taux le plus bas de vingt *cents* par quart, et avec un fret de cinquante *cents* de Montréal à New-York ou Boston, nous avons soixante-dix *cents* contre quarante-cinq *cents* de Toronto à New-York et Boston, taux auquel le fret a été accepté volontiers, cette année.

Et puis, l'approvisionnement de céréales pour le commerce du Maine, que nous nous attendions à avoir presque exclusivement entre nos mains, en conséquence de la construction du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, trouve un passage de l'ouest à New-York, par le canal, de l'Erié, durant les mois d'été, à un

moindre coût de transport que par Montréal par chemin de fer, quoique le coût du transport de Longueuil à Portland, distance de 292 milles, ne soit que de quarante-cinq *cents* par quart; fait bien aussi capable de nous servir de leçon et de nous donner l'éveil que ceux dont j'ai déjà parlé plus haut.

C'est aussi un fait qui ne saurait être contesté, que le traité de réciprocité, par lequel le St. Laurent a été ouvert aux vaisseaux americains, n'a pas eu l'effet de faire passer des vaisseaux américains des lacs d'en haut à l'océan par ce fleuve; pas un seul tonneau de produit américain, que je sache, n'a encore pris cette route, que ce produit ne manquerait pas de choisir, prétendait-on, si la navigation du St. Laurent était ouverte aux vaisseaux américains. La réciprocité a donné aux commerçans américains de plus grandes facilités pour faire des affaires avec nous. Nous admettons les vaisseaux américains au regître; les Américains n'admettent pas les nôtres. Nous accordons aux Américains la libre navigation du St. Laurent et de nos canaux; nous n'avons pas le privilége de naviguer sur les canaux de New-York, non plus que sur la rivière d'Hudson. Tous les articles étrangers venant des Etats-Unis sont admis en Canada, aux mèmes termes que s'ils venaient du lieu de leur crue; mais si un marchand canadien importe plus de thé ou de café qu'il n'en peut vendre en Canada, il ne peut l'envoyer aux Etats-Unis, car il aurait à y payer un droit de vingt pour cent; tandis que du lieu de leur production, le thé et le café sont admis sans paiement. On peut observer que notre tarif met encore des entraves au commerce du Canada; il est basé sur de faux principes, et tend directement à détourner le commerce du St. Laurent pour le faire passer aux ports de mer des Etats-Unis.

Telles sont, entre autres, les difficultés contre lesquelles le commerce du Canada a à lutter. Les questions pratiques qui se présentent à quiconque désire l'avancement du commerce et de la prospérité du Canada, sont donc: Comment le Canada pourra-t-il concourir heureusement avec l'état de New-York dans ce grand commerce? Le cours du commerce de l'ouest doit-il continuer à trouver des débouchés à l'Atlantique plus avantageux par les ports américains du lac Ontario que par toute route que le Canada pourrait fournir, au moyen de ses canaux et du bas St. Laurent? La présente supériorité, en fait de bon marché, de la communication par eau de l'état de New-York, continuera-t-elle à être la même, ou même augmentera-t-elle; et notre commerce en viendra-t-il à être encore moins considérable qu'il ne l'est? Le Maine et les états de

l'Est feront-ils venir des approvisionnemens de l'ouest par des voies de transport aussi détournées que celles qui sont indiquées? Les eaux du St. Laurent et des grands lacs qui l'alimentent ne doivent elles être que traversées par le commerce du Haut-Canada et de la grande région de l'ouest, ou ce commerce doit-il descendre ces eaux jusqu'à ce qu'il rencontre des navires océaniques chargés de marchandises de toutes les parties du globe?

Quant à moi, je crois qu'on peut répondre à ces questions d'une manière satisfaisante. Le remède à ces maux me paraît aussi évident que le sont les maux eux-mêmes: s'il n'en était pas ainsi, il serait à-peu-près superflu de s'étendre sur le présent état peu encourageant, mais non désespéré, de notre commerce. Je crois qu'il est encore au pouvoir du peuple et du gouvernement du Canada d'adopter des mesures propres à nous mettre en état de concourir avec succès pour le commerce de transport de l'ouest, et de faire de nos ouvrages publics une grande et croissante source de revenu pour le pays. Je crois qu'il n'est pas encore trop tard pour faire passer le commerce des voies de communication américaines à celles du Canada, et favoriser ainsi grandement le commerce sur le St. Laurent, sans aucun détriment, mais au contraire, au grand avantage des intérêts du Haut-Canada.

Je n'ai pas besoin de dire que je me suis uniformement opposé à tout dessein de faire passer le commerce par le St. Laurent, au détriment du Haut-Canada. En 1852, je me démis de la charge que vous exercez maintenant, lorsqu'un membre haut-canadien du ministère chercha à protéger le commerce par le St. Laurent, au moyen d'un système de droits différentiels que je regardai et que je regarde encore comme pernicieux en principe, et comme injuste et très préjudiciable aux habitans du Haut-Canada. Et je fus forcé d'abandonner, en même temps que cette charge, le seul objet qui m'avait induit à devenir membre du gouvernement, l'espoir d'avancer, par l'influence du gouvernement et par la position que j'occupais dans le département des travaux publics, deux grands projets d'amélioration dans nos moyens de transport,—projets que j'avais depuis longtems à cœur, que j'ai fortement recommandés tandis que j'étais dans votre position, que j'ai continué à recommander, et que je vous recommande instamment, à l'heure qu'il est, comme les grands remèdes pour le présent état de langueur et la diminution de notre commerce, savoir:

Premièrement.—L'AGRANDISSEMENT DU CANAL DE WELLAND, et,

Secondement.—LA CONSTRUCTION D'UN CANAL POUR RELIER LE ST. LAURENT ET LE LAC CHAMPLAIN.

Qu'il me soit permis d'exposer les raisons qui me portent à insister sur ces projets comme grands remèdes aux maux auxquels j'ai fait allusion. S'il peut être prouvé que ces projets sont praticables, et s'il peut être prouvé que la grande somme d'argent que le commerce du Canada occidental paie, depuis quelques années, aux transportateurs américains, et pour le soutien des canaux et des chemins de fer des Etats-Unis, (somme qui, pour la présente année seulement, excèdera *quatre-cent-mille piastres*,) peut être transférée à la trésorerie canadienne, sans surcharge sur le commerce du Haut-Canada, je ne pourrai douter que ces projets ne soient appuyés de la province entière, et par personne plus fortement que par la population intelligente et entreprenante du Haut-Canada.

En premier lieu donc, il y a certaines circonstances que ceux qui sont le plus intimement au fait du sujet seront le moins portés à révoquer en doute, savoir : que la bien plus grande partie des produits de l'ouest, qui arrivent aux eaux courantes de la rivière Hudson, *n'est pas exportée, mais est consommée dans les états de l'Est;* que quant aux céréales seules, sur huit millions de quarts, recette moyenne des trois années mentionnées ci-dessus, la consommation a été de cinq millions de quarts, et l'exportation de trois millions seulement. Or, selon ce que j'en pense, il dépend du Canada de devenir, au moyen de sa position et de ses avantages naturels, et par la construction des ouvrages mentionnés ci-dessus, le roulier ou transportateur d'une grande partie, de la plus grande partie, pensé-je, de ces cinq millions de quarts, par une route moins dispendieuse et plus expéditive qu'aucune de celles qui existent maintenant, ou qui pourraient être construites dans les Etats-Unis. S'il en était ainsi, nous deviendrions en état de concourir avec succès pour le grand commerce d'importation et d'exportation de l'ouest, et de faire passer ce commerce à l'océan par le St. Laurent.

Considérons maintenant avec impartialité les effets que le commerce ainsi attiré aurait sur la prospérité du Canada, et le coût du transport par les présentes routes.

Les vaisseaux à voiles et à vapeur qui arrivent à New York et à Boston avec un chargement et des passagers, destinés princ palement pour l'ouest, ayant fait un voyage lucratif, sont prêts à prendre un chargement pour le retour, à des taux très bas. D'un autre côté, le plus grand nombre des navires qui viennent au St. Laurent y arrivent sur leur lest, ne comptant pour le profit que sur leur voyage de retour. Le tableau suivant mettra sous les yeux ce fait important, et démontrera en même temps la nécessité

d'obtenir de plus grandes facilités pour le transport des effets par le St. Laurent. Le fret d'un quart de farine durant sept mois, c'est-à-dire du 1er mai au 1er décembre, de Montréal et de New-York respectivement, a été, dans les années ci-citées, comme suit:

De New-York à Liverpool.				De Montreal à Liverpool.			
Moyenne en 1846,....	2s.	8d.	Stg.	Moyenne en 1846,....	5s.	2d.	Stg.
Parcours de 1s. 9d. à 5s.				Parcours de 4s. 6d. à 6s.			
Moyenne en 1847,....	3	9	"	Moyenne en 1847,....	5	4	"
Parcours de 1s. à 2s. 6d.				Parcours de 3s. 6d. à 7s.			
Moyenne en 1848,....	1	8	"	Moyenne en 1848,....	4	2	"
Parcours de 1s. à 2s. 6d.				Parcours de 2s. 9d. à 6s.			
Moyenne en 1849,....	1	7½	"	Moyenne en 1849,....	3	6	"
Parcours de 6d. à 2s. 3d.				Parcours de 3s. à 4s. 3d.			
Moyenne en 1850,....	1	3½	"	Moyenne en 1850,....	3	0½	"
Parcours de 9d. à 1s. 9d.				Parcours de 2s. 6d. à 3s. 9d.			
Moyenne en 1851,....	1	1¼	"	Moyenne en 1851,....	2	11¾	"
Parcours de 8d. à 1s. 9d.				Parcours de 2s. 4d. à 3s. 7½d.			
Moyenne en 1852,....	1	4½	"	Moyenne en 1852,....	2	11½	"
Parcours de 9d. à 3s. 6d.				Parcours de 2s. 7d. à 4s.			
Moyenne en 1853,....	2	6	"	Moyenne en 1853,....	4	3½	"
Parcours de 1s. 6d. à 3s. 6d.				Parcours de 3s. 9d. à 5s. 9d.			
Moyenne en 1854,....	2	6	"	Moyenne en 1854,....	3	2	"
Parcours de 2s. à 3s. 1d.				Parcours de 2s. à 3s. 9d.			

Montrant un coût moyen plus élevé de 100 pour cent dans le fret océanique, durant ces neuf années, par la route de Montréal.

Il est donc essentiel, pour s'assurer le bon marché dans le fret des articles exportés, de se procurer un approvisionnement constant et abondant d'articles à exporter, d'où il devra résulter que les taux, tant de l'importation que de l'exportation, deviendront moins élevés. Il faut se rappeler que les vaisseaux à voiles et à vapeur arrivant par mer à New-York et à Boston, obtiennent des chargemens très importants et très lucratifs, en se chargeant d'émigrans passagers pour l'ouest. Ces passagers pourraient être attirés aisément sur nos eaux. Qu'on n'oublie pas que Toronto est aussi près de Liverpool, par la voie du St. Laurent et du détroit de Belle-Isle, que l'est New-York par la route océanique ordinaire. Si des vaisseaux à vapeur commodes et de grandes dimensions pouvaient descendre par nos canaux agrandis avec des cargaisons de produits de l'ouest équivalentes à 7000 quarts de farine, et rencontrer les navires océaniques à Montréal ou à Québec, on pourrait raisonnablement supposer que les passagers et les effets seraient attirés vers une route qui, au moyen d'un seul transbordement, les conduirait d'un port étranger quelconque aux cités de l'ouest. L'émigrant s'épargnerait par là les vexations et

les dépenses auxquelles il est assujetti, dans les Etats-Unis, à chaque point de la route où il est besoin de changer de véhicule. Il pourrait faire marché avec le propriétaire d'un vaisseau, à Québec, pour son passage jusqu'à un point situé près de sa destination finale; il lui serait même facile de trouver le moyen d'obtenir du propriétaire du vaisseau océanique, au port d'embarquement, un billet qui lui assurerait le passage en entier. En outre de cela, le passage par le St. Laurent se fait en beaucoup moins de temps que par les Etats-Unis. Un bateau à vapeur d'une vitesse ordinaire se rendra de Québec à Toronto en trois jours, et à Cleveland en cinq jours; tandis que le temps moyen du voyage par bateaux d'Albany à Buffalo est d'environ douze jours. Il est également vrai, quoi qu'on ait pu dire au contraire, que le chargement peut être expédié d'aussi bonne heure le printems, et aussi tard l'automne, que par les communications par eau des Etats-Unis. Que la saison soit tardive ou hâtive, des marchandises arrivant de la mer à Québec, au printems, atteindront plutôt les lacs supérieurs, au moyen de nos bateaux à vapeur, que des marchandises expédiées d'Albany par le canal de l'Erié. De même des vaisseaux expédiés de l'ouest arrivent généralement à Montréal, au printems, huit ou dix jours plutôt que les bateaux de Buffalo n'arrivent à Albany. De même les produits de l'ouest, destinés à être embarqués pour la mer, l'automne, à New-York ou à Montréal, peuvent être envoyés par le St. Laurent plus tard dans la saison qu'ils ne pourraient l'être à New-York par le canal de l'Erié. On peut donc conclure raisonnablement qu'avec ces avantages et des facilités augmentées, le fret pour le voyage de Montréal en Europe serait réduit à quelque chose d'approchant des taux de New-York, et que le fret pour le voyage d'Europe ici serait diminué à proportion.

Le coût de transport, des ports primitifs de chargement, aux lacs d'en haut, est évalué à $1·50 pour cent de plus par tonneau à Oswégo, y compris les péages au canal de Welland, que le coût des mêmes ports à Buffalo et Dunkirk. Oswégo est pourtant plus rapproché de 158 milles (par canal) des eaux courantes de l'Hudson que Buffalo, et le coût du transport par le canal, pour ces 158 milles, est évalué à $2·37 par tonneau. On devait donc s'attendre que l'ouverture du canal de Welland produirait des résultats importants sur le commerce d'Oswégo; et l'expérience a fait voir que ces résultats ont été très avantageux à ce port. Il n'y a encore que quelques années que les produits reçus de l'ouest à Buffalo allaient au triple de ce qui en était reçu à Oswégo: maintenant

les récettes d'Oswégo l'emportent sur celles de Buffalo. Ce fait important démontre que l'amélioration d'une navigation naturelle a l'effet de diminuer les frais de transport. Oswégo est devenue par là en état d'entrer en concurrence avec sa grande et entreprenante rivale, et cela en dépit de l'avantage que possède Buffalo de pouvoir employer des bateaux et des vaisseaux à vapeur de plus grandes dimensions que ceux qui peuvent arriver à Oswégo par les routes actuelles, diminuant par là manifestement les taux du fret. Des vaisseaux du port de 750 tonneaux, et tirant de 9½ à 10 pieds d'eau, (les plus grands que les ports du lac puissent admettre,) arrivent constamment à Buffalo, tandis que le commerce d'Oswégo avec l'ouest est restreint à des vaisseaux de moitié moins grands, en conséquence de deux jeux d'écluses dans le canal de Welland, les unes de 26 pieds, et les autres de 45 pieds de largeur.

Mais à moins qu'on ne puisse leur procurer de plus grandes facilités, le commerce d'Oswégo et celui du St. Laurent sont menacés de diminution et de déclin, en conséquence de l'agrandissement du canal de l'Erié. L'état de New-York a déterminé qu'en 1858 le canal aura le double de sa présente capacité pour le transport ; et quiconque est au fait de l'esprit d'entreprise de cet état, ne pourra douter un moment que cette détermination ne soit mise à effet, sinon dans le temps mentionné, du moins à une époque très peu éloignée. Oswégo sera alors moins en état de concourir avec le canal de l'Erié et avec les grands vaisseaux arrivant à Buffalo des lacs d'en haut. Mais quoiqu'on puisse dire quant à l'effet du grand projet dont je viens de parler, sur le commerce du St. Laurent, je pense qu'on ne pourra pas nier que si Oswégo doit continuer à concourir avec Buffalo pour le commerce de l'ouest, le canal de Welland ne doive être agrandi de manière à ce que des vaisseaux de 750 tonneaux puissent venir des ports des lacs supérieurs à son port ; et ce que nous avons de mieux à faire c'est de prendre la chose en notre sérieuse considération, et de nous efforcer de réaliser pour nous-mêmes les bénifices qu'Oswégo a déjà retirés de nos présents canaux, bénifices qui ne pourront qu'augmenter, si l'agrandissement du canal de Welland a lieu.

Si Oswégo a atteint sa présente position comme dépôt pour le commerce de l'ouest, par les moyens que j'ai indiqués, en faisant usage du lac et du fleuve, s'épargnant les 158 milles de navigation par canal, considérez un moment quel effet serait produit sur sa

prospérité, si des vaisseaux de 750 tonneaux pouvaient arriver directement dans son port, au lieu de vaisseaux de 300 tonneaux, comme présentement.

Et l'on pourrait raisonnablement demander pourquoi l'ouverture du St. Laurent à des vaisseaux d'un aussi fort tonnage ne serait pas suivie d'un succès proportionné. Si un tel vaisseau pouvait se rendre à Montréal ou à Québec, pour y rencontrer le navire venant de l'océan, au moyen d'un seul transbordement, entre le port primitif d'embarquement et Liverpool, ou tout autre port exterieur auquel la cargaison pourrait être envoyée, qu'est-ce qui empêcherait que le fret ne fût diminué, et que le produit à transporter ne fût augmenté proportionnément et en conséquence de cette diminution? D'après l'expérience que j'ai acquise, et l'attention que j'ai donnée au sujet du transport de l'ouest, pendant plusieurs années, je n'hésite pas à énoncer comme mon opinion que l'avantage d'une telle navigation sur une telle échelle, à l'océan, par le St. Laurent, serait si considérable, que la présente supériorité de la route par le canal de l'Erié serait à son terme; que nous serions en état de concourir heureusement avec le canal de l'Erié, même agrandi, et que Montréal et Québec deviendraient alors les grands dépots, comme ils sont maintenant les dépôts naturels, des articles d'exportation et d'importation du commerce de l'ouest.

On a de la peine à concevoir la grandeur et l'importance pour tout le Canada d'un tel commerce coulant par une telle voie. Comme l'eau ne manque pas de s'abaisser à un niveau de plus en plus bas, jusqu'à ce qu'elle atteigne l'océan, de même le commerce ne manquera pas de trouver les voies d'écoulement les plus aisées et les moins dispendieuses. L'instinct et le besoin du commerce doivent tôt ou tard ouvrir et développer complètement les magnifiques communications par eau dont la providence a favorisé cette partie du monde. C'est à nous à voir jusqu'à quel point et avec quelle promptitude nous travaillerons à nous assurer ce résultat. C'est à vous qu'il appartient plus particulièrement, comme chef du département des travaux publics, ainsi qu'au gouvernement provincial, de considérer sérieusement s'il n'est pas du devoir et de l'intérêt du Canada de soumettre sans délai au parlement provincial un plan bien mûri pour l'ouverture d'une telle communiaction.

Mais supposons que le canal de Welland soit agrandi, et qu'une ligne directe soit par là ouverte à de grandes embarcations, depuis les lacs d'en haut jusqu'à l'océan, alors se présenteront d'elles-mêmes des questions à peine moins importantes, savoir : s'il

est possible de s'assurer une route plus expéditive et moins dispendieuse que celle qui est déjà ouverte pour communication entre New-York et l'ouest, et s'il en est ainsi, quel doit être l'effet probable d'une route ainsi améliorée. Ceci m'amène au second des grands projets auxquels je désire appeler l'attention, savoir, celui d'un CANAL NAVIGABLE POUR DES VAISSEAUX RELIANT LE FLEUVE ST. LAURENT ET LE LAC CHAMPLAIN.

En autant que j'en puis juger, l'opinion des hommes éclairés s'est formée graduellement, et elle se manifeste présentement en faveur d'une telle route. Malheureusement, le sujet a été pendant quelque temps mêlé à la question de la *location* ou du site. J'ai toujours pensé et je suis de plus en plus convaincu que la meilleure location est celle qui sera la plus propre à conduire au but pour lequel ce canal devrait être construit, savoir : celui de diminuer le fret et de faciliter le commerce généralement, et je serai toujours prêt à tenir pour la location au moyen de laquelle il sera prouvé qu'on pourra le plus aisément parvenir à ces fins.

Considérons maintenant les obstacles à surmonter dans la construction de cet ouvrage. L'espace de terre qui sépare l'extrémité septentrionale du lac Champlain du fleuve St. Laurent a environ 25 milles de largeur : on s'est arrêté à trois locations séparées, par lesquelles le canal aurait 28, 32 et 34 milles de longueur, avec un système d'écluses (*lockage*) de 25 pieds du fleuve au lac, tandis que par une autre location il y a un système d'écluses de 37½ pieds. On estime que le coût serait de 3,000,000 ou 4,000,000 de piastres.

D'après ces données, il doit être évident que le projet d'un canal pour navires doit être venu, plus tôt ou plus tard, à l'esprit de tout homme sensé qui a remarqué la position naturelle du commerce de la partie du nord de ce continent. Ce n'a pourtant été qu'en 1846 que les avantages et l'importance d'une telle route ont été suggérés et discutés pour la première fois, et c'est pour moi et pour ceux qui se sont efforcés d'attirer l'attention du public sur le sujet, un juste sujet d'orgueil, de savoir qu'entre les hommes publics et les ingénieurs civils distingués qui ont donné leur attention au sujet, *pas un seul*, autant que je me le rappelle, n'a énoncé une opinion défavorable au projet ; au contraire, leur opinion exprimée a été uniformément en sa faveur. J. B. Mills, écr., ingénieur habile et expérimenté, a fait, sous la direction du département des travaux publics, la première exploration en 1846, et a conseillé et recommandé fortement l'entreprise immédiate de l'ouvrage. L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef, dit de cet ouvrage, dans son compte-rendu des travaux publics de 1848 :

" Une exploration, une carte et une estimation de cet important " ouvrage provincial ont été préparées par M. Mills, ingénieur " civil de beaucoup de talent et d'expérience, et transmises à son " excellence.

" L'importance de cet ouvrage ne saurait être estimée trop " haut ; sa construction serait un moyen certain de faire passer " par le canal de Welland et le St. Laurent un trafic immense, qui " maintenant se rend de Buffalo, par le canal de l'Erié, aux mar- " chés de New-York et de Boston. Des vaisseaux partant de " Chicago pourraient aller, et sans doute iraient directement de ce " lieu à Burlington ou à Whitehall, avec leurs cargaisons, et avec " le temps, à Albany et à New-York ; car il y a peu à douter que " le canal du Nord, allant de Whitehall, au bas du lac Champlain, " à la rivière d'Hudson, ne fût agrandi de manière à recevoir " des goëlettes, quelques années après que le canal du St. Laurent " et du lac Champlain aurait été fait. De l'immense quantité d'arti- " cles destinés à subvenir aux besoins croissants de la population des " états de l'ouest, il n'en passe qu'une très petite quantité par le " canal de Welland, et rien par les canaux du St. Laurent. Si le " canal projetté était en progrès, il est certain que cette province " tirerait un bon parti de l'immense quantité de marchandises qui " y passerait, et qui, en payant un droit léger, fournirait un " revenu considérable, qui aiderait à rembourser le coût de nos " ouvrages publics.

" Mais l'importance de ce canal ne consiste pas seulement en ce " qu'il fournirait un moyen de transport pour les productions et " les marchandises américaines : le commerce des bois de cons- " truction du Haut-Canada généralement, et de l'Outaouais en " particulier, serait essentiellement amélioré par sa construction. " Pour tout bois de sciage les Etats-Unis offrent le marché le plus " avantageux, et il y pourrait être transporté de toutes les parties " des lacs d'en haut, ou de la rivière des Outaouais au-dessous de " Bytown, sans transbordement, et en ajoutant ainsi considérable- " ment à sa valeur.

" Il est à présumer qu'un grand nombre des émigrans qui " arrivent annuellement à New-York choisiraient aussi cette route, " comme la moins coûteuse et la plus convenable, pour atteindre " leur destination dans les états de l'ouest. Des bateaux à vapeur " du port de 300 tonneaux les prendraient à bord à Whitehall ou " à Burlington, s'ils venaient de Boston ; les mettraient à terre " sans la peine et l'embarras d'un changement de vaisseau, à un

" port quelconque, sur les lacs de l'ouest, entre le lac Champlain " et Chicago, s'arrêtant sur la route aux endroits où ils pourraient " se procurer toutes sortes de provisions, à des prix raisonnables.

" M. Mills est entré dans le détail des frais de construction de " ce canal, pour montrer l'extrême limite à laquelle la somme " peut aller, pour rendre l'ouvrage complet sous tous ses rapports, " et l'on pense que son estimation est amplement suffisante à cette " fin, en même temps qu'il n'y a pas à douter que l'ouvrage ne " puisse être porté au point de pouvoir être employé utilement " pour une somme beaucoup moins considérable. Le coût de " l'acquisition de la quantité de terrain nécessaire pour la route " du canal, ce qu'il faudra débourser pour garantir les bords ou " parois de dommage, en les revêtant de pierre, ainsi que la " somme mise à part pour les cas fortuits, pourront être diminués, " au moyen d'une bonne direction. Le coût total, tel qu'estimé " par M. Mills, est de £453,602, et il a eu soin de pourvoir à " toute dépense contingente qui pourrait probablement se présen- " ter dans l'exécution d'un ouvrage de cette nature, et d'épargner " par là aux ingénieurs la plainte ou accusation si commune de " faire leurs estimations au-dessous de ce qu'elles devraient être.

" Les commissaires recommandent respectivement ce grand " ouvrage à la considération la plus favorable du gouvernement, " concevant que sa prompte construction est demandée impérati- " vement pour compléter la grande chaine de canaux déjà en usage, " et la rendre profitable aussi bien que commode pour la province.

" Les commissaires n'ignorent pas que les opinions sont parta- " gées quant à la meilleure route à choisir pour cet important " canal, mais ils sont convaincus qu'un examen soigneux de la " ligne de M. Mills, telle que montrée sur la carte, et une due " considération de toutes les raisons données par lui pour son " adoption, convaincront tout homme raisonnable que celle qu'il a " choisie est la meilleure."

L'hon. M. Merritt, dans son compte-rendu des travaux publics de 1848, a recommandé un canal pour navires entre le St. Laurent et le lac Champlain, et a dit " que sa prompte construction était " impérativement demandée pour compléter la chaîne de canaux " déjà en usage et pour les rendre profitables aussi bien que com- " modes pour la province."

En 1851, M. Killaly et moi, dans le compte-rendu des travaux publics de cette année, nous nous sommes étendus au long sur ces travaux, et nous avons exposé que nos vues étaient absolument les

mêmes que celles de M. Merritt, et " qu'avant que ce canal ait " été construit, nos canaux ne pourraient concourir heureusement " avec le canal de l'Erié et les chemins de fer de la rive méridio- " nale du St. Laurent, dans le transport des produits et effets aux " ports et des ports de mer des Etats-Unis, non plus qu'avec les " états de l'ouest et le Canada occidental." En 1853, l'assemblée législative a passé les résolutions suivantes en faveur de la construction de cet ouvrage, par un vote de 37 contre 6.

1o. *Résolu*,—Qu'en conséquence de la proximité du lac Champlain à la rivière d'Hudson et au St. Laurent, de la très petite élévation des sommets qui les séparent, et des avantages naturels que possède la grande chaîne des lacs et des rivières qui conduisent dans l'intérieur, la construction d'un canal pour joindre le fleuve St. Laurent à la rivière Richelieu ou au lac Champlain, de dimensions suffisantes pour admettre les vaisseaux à vapeur de première classe, du lac Ontario à Whitehall, diminuerait considérablement les taux de transport entre le lac Erié et New-York, ramènerait le commerce de l'ouest dans son chenal naturel, le St. Laurent, et augmenterait le revenu par les péages sur tous nos principaux ouvrages publics.

2o. *Résolu*,—Qu'une humble adresse soit présentée à son Excellence, le gouverneur général, pour lui communiquer la résolution précédente, et en recommander le sujet à la considération attentive de son Excellence.

MM. Chabot et Killaly, dans leur compte-rendu des travaux publics pour juin 1854, faisant allusion au traité de réciprocité et à l'ouverture du St. Laurent aux Etats-Unis, disent, " qu'on peut " tirer de ces mesures tout l'avantage qu'ils peuvent procurer, et " qu'afin que le cours du commerce qu'il est en notre pouvoir " de nous assurer ne soit pas détourné de ces routes naturelles, " qui devraient être pour nous des sources légitimes de revenu, " des ouvrages d'une étendue plus qu'ordinaire sont indispensables, " entre les plus importants desquels sont l'agrandissement du " canal de Welland, ou plutôt la nécessité de lui donner une " seconde rangée ou suite d'écluses, de plus grandes dimensions, " dans la direction qui paraîtra la plus convenable, comme aussi " d'unir, au moyen d'un canal, les eaux du St. Laurent à celles du " lac Champlain." Ils ajoutent " qu'ils ne croient pas qu'il leur " soit nécessaire d'appeler de nouveau l'attention du public sur " l'importance du dernier ouvrage, autrement qu'en renvoyant au " dernier rapport de ce département, pages 31 à 38 inclusivement, " et en énonçant, comme leur opinion, que quelques fortes que

" fussent alors les raisons pour entreprendre cet ouvrage, elles le " sont devenues infiniment davantage par la perspective de ce qui " peut résulter du traité proposé et de l'ouverture du St. Laurent."

Le président du comité sur le commerce à Washington dit, dans son rapport au congrès, en 1852 : " Ce commerce accrû avec " le flot rapidement croissant du nord-ouest, déborderait bientôt " les présentes routes du commerce, et rendrait nécessaire un pro- " jet qui, dans sa conception et ses résultats futurs, ne le cède en " importance à pas un de nos plus grands ouvrages d'amélioration " intérieure."

M. Jarvis, dans son rapport au gouvernement, en 1854, dit, en parlant du canal qui doit aboutir au lac Champlain : " L'étendue " de pays capable d'alimenter le commerce jusqu'aux lacs, est " évalué par M. McAlpine à 550,000 milles carrés. Quoiqu'il " n'y ait encore qu'une partie de cette aire d'établie, elle fournit, " à l'heure qu'il est, un approvisionnement d'un million et demi " de tonneaux, et elle a doublé ses produits dans le cours des cinq " dernières années. Le commerce de cette immense région, y " compris celle qui est située à l'ouest du lac Supérieur, laquelle, " dans quelques années, deviendra importante par des chemins de " fer qui iront jusqu'à la base des montagnes Rocheuses, et avec " le temps, jusqu'à l'océan Pacifique, justifiera toute dépense faite " judicieusement pour faciliter le transport par le St. Laurent, et " en diminuer les frais. En faisant disparaître les obstructions " entre les lacs St. François et St. Louis, explorés depuis peu par " MM. Maillefert et Raasloft, et en agrandissant les écluses des " canaux du St. Laurent, on ouvrirait cette navigation jusqu'à " l'océan pour des bateaux à vapeur de première classe, et l'on rédui- " rait le fret de l'intérieur au taux le plus bas ; tandis que d'un " autre côté, en discontinuant le don public entre Liverpool et " New-York, ou en donnant de l'aide au même montant entre " Québec et Liverpool, pour la construction de vaisseaux de la " même capacité et de la même vitesse, on diminuerait les frets " océaniques dans la même proportion, et l'on ramènerait le com- " merce dans ses voies naturelles. On faciliterait aussi beaucoup " l'obtention d'un objet aussi désirable, en construisant à Québec " des bassins de marée, pour lesquels on trouverait les plus grandes " facilités, et dont le coût serait remboursé, à ce qu'on pense, lors- " qu'ils seraient faits, par les revenus qui en proviendraient.

" Eu égard à l'énorme grandeur à laquelle le commerce des " lacs doit atteindre, à l'étendue et à l'excellence de sa navigation,

" cette route présente une communication intérieure qui, par " *l'espace qu'elle embrasse, et l'importance commerciale, n'a pas son* " *égale* sur le globe terrestre. L'idée d'un vaisseau de 750 ton- " neaux chargeant à un port de l'intérieur, et se rendant sans " déchargement, à deux mille milles, sans rencontrer de courans " dans l'une ou l'autre direction, pour atteindre un port de l'océan, " n'a pu être conçue nulle part ailleurs."

Le bureau de commerce de Kingston dit, dans la lettre qu'il a adressée, cette année, au président du comité nommé par la législature sur "l'Industrie et le Commerce:" "Ce bureau désire " aussi insister fortement auprès de la législature sur l'importance " de construire un canal pour joindre le St. Laurent au lac Cham- " plain, comme moyen d'attirer sur nos eaux une partie du com- " merce immense et croissant rapidement qui se fait entre les états " de l'Est et ceux de l'ouest, et qui ne pourra être amené aussi " près de notre principal port de mer, sans produire d'heureux " résultats à ajouter à ceux qui proviennent du simple transit ou " passage des produits par notre pays."

Le bureau du commerce de Montréal a plus d'une fois appellé l'attention du gouvernement sur cette amélioration, et il a été présenté de presque toutes les parties du pays des pétitions en faveur de son exécution.

Ce canal une fois construit, il s'agirait de savoir si la route par Oswego à New-York et aux états de l'Est, par canaux, offrirait de plus grands avantages, quant au coût et au temps, que par le fleuve St. Laurent et le canal tombant dans le lac Champlain. Dans ce dernier cas, le vaisseau de 750 tonneaux pourrait se rendre à Whitehall avec 56 milles seulement de navigation par canal, (car en descendant il ne serait pas fait usage des canaux du St. Laureut,) tandis qu'il resterait 72 milles de navigation par canal, du lac Champlain à la rivière d'Hudson, contre 292 milles de navigation par canal, par la voie d'Oswégo à la rivière d'Hudson; de sorte qu'au moyen de cette amélioration, non-seulement les grands vaisseaux partant des ports canadiens des lacs pourraient se rendre à Whitehall pour y décharger leurs cargaisons, au lieu d'aller, comme presentement, à Oswego, mais qu'une grande portion du commerce des états de l'ouest de l'Union américaine serait détournée des ses présents canaux d'écoulement par une route qui leur serait préférable, à raison de la diminution du coût et du temps. J'ai fait allusion à Whitehall comme étant le terme de la navigation pour des vaisseaux de 750 tonneaux. A cette place, il y a, pour

relier le lac et la rivière d'Hudson, un canal de 72 milles, sur lequel le gouvernement du Canada n'a aucun contrôle. Il pourrait se faire que l'état de New York n'agrandirait pas ce canal de manière à lui donner des dimensions égales à celles du canal projetté du St. Laurent au lac Champlain, mais je pense qu'il est raisonnable de supposer que les avantages que Boston et d'autres villes maritimes de la Nouvelle-Angleterre retireraient du déchargement des produits de l'ouest, et de la faculté de pouvoir embarquer celles de leurs manufactures qui seraient destinées pour cette région, à Burlington, dans Vermont, seraient si considérables, que l'état de New-York ne souffrirait pas longtems que ces 72 milles de navigation inférieure le privassent des avantages d'une communication directe, par vaisseaux de 750 tonneaux, avec le haut du lac Supérieur.

Et puis, le dévelopement complet des ressources de la grande vallée de l'Outaouais dépend essentiellement de la construction de ce canal. Il est démontrée plus clairement, d'année en année, que les Etats-Unis continueront à fournir un marché toujours croissant pour les bois de charpente du Canada, et la construction du canal du lac Champlain donnerait, en diminuant le transport de l'Outaouais, une plus grande valeur au produit des forêts de cette région, et serait en même temps le premier anneau d'une chaîne de navigation interne par cette vallée, jusqu'au haut du lac Supérieur,—navigation que le commerce de la région située au sud et à l'ouest de ce lac rendra nécessaire, à une époque peu éloignée.

Ces ouvrages sont encore d'une grande importance comme mesure de finances. Le canal de Welland et les canaux du St. Laurent ont coûté à la province £3,446,780. L'intérêt annuel est de £206,000. Le plus grand revenu brut a été de £108,000, tandis que le plus grand revenu net n'a été que de £50,000 ; d'où est résulté une perte annuelle de £150,000, représentant un capital de £2,500,000 à 6 pour cent, tandis que la construction du canal u lac Champlain, et l'agrandissement du canal de Welland n'excèeraient pas la somme de £1,500,000. L'intérêt de cette somme serait de £90,000, tandis que les péages payés à l'état de New-York par le Haut-Canada seul, cette année, passeront £100,000. Le présent canal de l'Erié produit un revenu brut de £800,000.

Si ces données, quant à nos moyens de concurrence, sont correctes, il doit paraître évident que le partage de ce grand et croissant revenu, obtenu par l'Etat de New-York, par les péages imposés au commerce des états de l'ouest et du Canada, est pour la province un sujet de la plus grande importance.

La prompte exécution de ces deux grands projets me semble être devenue nécessaire aussi, en conséquence de l'immense intérêt que les habitans du Canada ont dans le chemin de fer du Grand Tronc. Lorsque la trace ou voie de ce chemin aura été complétée depuis Brockville jusqu'à Toronto, notre placement dans cet ouvrage sera de £3,771,000, dont l'intèrêt se montera annuellement à £226,299, dont le gouvernement est responsable. Cet ouvrage ne pourra être utile qu'autant que nous pourrons attirer par navigation dans le St. Laurent le grand courant du commerce des états de l'ouest et du Canada occidental, qui passe maintenant à travers les lacs à des ports américains. Si nous n'y réussissons pas, les passagers et les cargaisons continueront à être transportés sur des canaux et des chemins de fer américains.

Si je suis bien fondé dans la persuasion où je suis, que l'agrandissement du canal de Welland, et la construction d'un canal allant au lac Champlain, auront l'effet de faire du St. Laurent la meilleure route pour l'exportation, soit à l'océan, soit aux Etats-Unis de l'Est, alors le chemin de fer du Grand Tronc deviendra un grand et précieux auxiliaire, en amenant de l'ouest divers articles de chargement, tels qu'animaux vivants, viandes fraîches, légumes, fruits, etc., pour lesquels le transport par eau n'est pas convenable; et il nous procurera aussi, à Québec et à Montréal, des facilités pour transporter à l'ouest des passagers et les sortes d'effets trop précieuses pour être envoyées par la voie lente mais moins chère de la navigation.

On se méprend grandement en supposant qu'un chemin de fer peut toujonrs concourir avec une navigation parallèle, adaptée à des vaisseaux de 750 tonneaux, pour le transport d'effets pesants et peu chers. Pour preuve de ce que j'avance, je référerai à quelques faits constatés par M. McAlpine, l'éminent ingénieur d'état de New-York, par lesquels il fait voir les affaires relatives des canaux et des chemins de fer. Il dit :

1. " Que le tonnage total transporté sur les canaux du St. " Laurent forme les 15 centièmes, et celui qui est transporté sur " les canaux de la Pennsylvanie les 23 centièmes de celui qui est " transporté sur les canaux de New-York.

2. " Que le tonnage qui arrive à l'eau de marée par les canaux " du St. Laurent forme les 15 centièmes, et celui qui arrive par " les canaux de la Pennsylvanie les 25 centièmes de celui qui " arrive par les canaux de New-York.

3. " Que le tonnage qui passe des états de l'ouest par les canaux

" du St. Laurent, et celui qui passe par les canaux de la Pennsyl-" vanie, forment chacun les 7 centièmes de celui qui passe par les " canaux de New-York.

4. " Que le tonnage venant de l'Atlantique, et destiné pour les " états de l'ouest, par la voie des canaux du St. Laurent, forme " les 13 centièmes, et par la voie des canaux de la Pennsylvanie, " les 20 centièmes de celui qui passe par la voie des canaux de " New-York.

5. " Que le tonnage entier du chemin de fer du nord de New-" York forme les 6 centièmes, du chemin de fer de New-York et " Erié les 14 centièmes, et de celui de Baltimore et Ohio les 7 " centièmes du tonnage du canal de l'Erié.

6. " Que le tonnage chargé à partir du terminus occidental du " côté de l'Est, par le chemin de fer du Nord, forme les 8 centièmes, " par le chemin Central de New-York les 3 centièmes, par celui " de New-York et Erié les 4 centièmes, par celui de la Pennsyl-" vanie les 2 centièmes, et par celui de Baltimore et Ohio les 3 " centièmes de celui qui est embarqué sur le canal de l'Erié.

7. " Que le tonnage chargé, à partir du terminus oriental, du " côté de l'ouest, par le chemin de fer du Nord, forme les 5 cen-" tièmes, par le chemin Central de New-York les 11 centièmes, " par celui de New-York et Erié les 22 centièmes, par celui de " la Pennsylvanie les 5 centièmes, par celui de Baltimore et " Ohio les 10 centièmes de celui qui est embarqué sur le canal " de l'Erié ; que l'entier tonnage transporté par le chemin de fer " du Nord forme 8 pour cent ; par le chemin Central de New-" York, 2 pour cent ; par celui de New-York et Erié, 3 pour cent ; " par celui de la Pennsylvanie et aussi de Baltimore et Ohio, 2 pour " cent, de celui qui est transporté par le canal de l'Erié."

" Ainsi, il paraîtrait que les affaires des canaux de New-York " excèdent les affaires combinées de tous les canaux du Canada et " de la Pennsylvanie, et celles des chemins de fer de New-York, " de la Pennsylvanie, et de Baltimore et Ohio, *de* 40 *pour cent*, et " que le commerce de l'ouest fait par les canaux de New-York est " *le triple du commerce collectif de toutes les autres lignes*, et de " plus, que la plus grande partie des affaires faites par ces lignes " est un trafic local de la contrée par laquelle elles passent."

En recommandant fortement ces améliorations à votre attention, je n'ai été mû par aucun motif d'intérêt ou de prédilection pour une section particulière, mais par la conviction que ces mesures sont propres à avancer les intérêts généraux de la province. Je

pense que quand on emploie des deniers publics pour la construction d'ouvrages publics, ce doit être en vue du bien du public en général, et non pour un avantage particulier ou de section. Lorsque des travaux publics sont faits sur ce principe, les intérêts de sections n'en sont que plus efficacement avancées, à la fin ; et, si les avantages particuliers de chaque localité seront, ou non, développés autant qu'ils peuvent l'être, la chose dépendra de l'énergie ou de l'esprit d'entreprise des habitans. Si cela n'a pas lieu sur les routes du commerce où les avantages publics peuvent être à-peu-près égaux, la préférence sera donnée aux ports où l'énergie des habitans aura créé les plus grandes facilités.

A Chicago, Oswégo, Buffalo et Ogdensburg, on a pris tous les moyens possibles pour épargner le temps et l'argent, dans le chargement et le déchargement des effets. Les frais d'emmagasinage, d'embarquement et de charriage sont réduits aux taux les plus bas. Si les mêmes moyens ne sont pas employés aux ports canadiens pour y attirer le commerce, il est évident qu'avec des avantages égaux, quant aux ouvrages publics, à ceux de nos voisins du sud, nous ne réussirons pas à l'attirer. J'ai fait voir que dans le Bas-Canada, avec nos présents moyens de transport, le concours pour le commerce de l'ouest est hors de question, soit pour exportation par le St. Laurent à la mer, soit pour envoi aux états de l'Est pour consommation. J'ai aussi fait voir qu'avec nos présents moyens de transport par eau, il est presque impossible que nos chemins de fer réussissent. Avec le canal de Welland agrandi, le lac Champlain joint au St. Laurent par un canal sur un plan à admettre des vaisseaux de 750 tonneaux, et avec ses chemins de fer complétés, le Canada se trouverait dans une position à pouvoir concourir, pour les affaires du grand Ouest, avec toutes les améliorations qu'il est possible de faire dans les Etats-Unis. Avec de telles améliorations complétées, le Bas-Canada serait au moins sur le pied de l'égalité avec Oswégo ou Buffalo, et si les habitans de Québec et de Montréal avantageaient le commerce des facilités et des commodités dont leurs ports sont susceptibles, je suis persuadé qu'une très grande partie du commerce d'importation et d'exportation, soit par mer, soit par les états de l'Est, passerait par le St. Laurent, comme la voie la meilleure et la plus rapide.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN YOUNG.

Montréal, 4 décembre, 1855.

AUX CITOYENS DE MONTREAL.

Dans une lettre à l'honorable F. Lemieux, principal commissaire des travaux publics, j'ai pris occasion de diriger l'attention sur le présent état languissant et inquiétant du commerce canadien sur le St. Laurent, et j'ai fait voir que, par le bon marché, les présentes routes par les Etats-Unis sont préférables à la route canadienne pour le transport des produits de l'ouest aux ports de mer. D'après les faits exposés et les chiffres donnés, on verra que le résultat général constaté est qu'il est impossible au Canada, sans de plus grandes facilités pour le transport, de concourir avec les lignes des Etats-Unis pour le commerce de l'ouest; que depuis la passation des actes d'entrepôt des Etats-Unis, et l'abolition des droits différentiels, notre commerce de transport n'est rien, comparé à ce qu'il devrait être, ou à celui de l'état de New-York, et qu'à moins que le Canada ne soit satisfait de voir ses grands avantages naturels demeurer sans développement, et le commerce du Haut-Canada et de l'ouest traverser, au lieu de descendre les lacs et le St. Laurent, il faut qu'il fasse un effort pour remédier à cet état de choses. Dans cette lettre, j'ai recommandé comme remèdes, deux grandes mesures: premièrement, l'AGRANDISSEMENT DU CANAL DE WELLAND, et secondement, LA CONSTRUCTION D'UN CANAL POUR NAVIRES, POUR UNIR LES EAUX DU FLEUVE ST. LAURENT A CELLES DU LAC CHAMPLAIN; et j'ai exprimé la persuasion où je suis, qu'au moyen de ces mesures exécutées avec succès, nos taux de fret en montant et en descendant, seraient diminués; que la route canadienne deviendrait attrayante pour les émigrans, par

ses vaisseaux à vapeur de 750 tonneaux, qui descendraient pour rencontrer les navires océaniques à Québec ou à Montréal, et les transporteraient, au moyen d'un seul transbordement, aux ports des lacs de l'ouest; qu'il serait fourni aux états de la Nouvelle-Angleterre des produits de l'ouest par une route plus directe et meilleure; que les grandes sommes payées présentement à l'état de New-York pour le transport de produits canadiens, (lesquelles se monteront, pour cette année, à $400,000 au moins,) pourraient être versées en grande partie dans la trésorerie canadienne; que nos ouvrages publics, ainsi agrandis et perfectionnés, seraient une source de revenu, au lieu d'une perte et d'un fardeau pour le pays, comme à présent; et enfin, que par ces facilités, le Canada serait en état de concourir heureusement, même avec le canal agrandi de l'Erié, pour l'immense commerce de l'ouest.

En recommandant ces mesures, je n'ai pas été mû par des intérêts de section ou de localité, mais j'ai eu en vue l'intérêt public et général; je les ai recommandées comme des ouvrages publics, et non locaux, et j'ai dit, d'après ce que je pense, que ces ouvrages étant des propriétés publiques, ils doivent être faits et placés de manière à assurer le mieux possible l'intérêt public. Mais il n'en est pas moins vrai que pour s'assurer le grand prix ou atteindre l'objet désirable, il faut laisser beaucoup à faire à l'énergie individuelle et locale, et que quand ces ouvrages publics seront achevés, ce sera aux habitans de chaque localité particulière à développer ses avantages particuliers. L'énergie locale doit aider à tirer parti des ouvrages publics, dans le grand objet en vue, celui de fournir des facilités au commerce, en diminuant autant que possible les frais et le temps. Comme citoyen de Montréal, j'expose à mes concitoyens mes vues sur ce que Montréal devrait faire, à la vue de la présente position de son commerce, et des avantages qu'il pourrait s'assurer par les grandes améliorations en question. Les vues publiques indiquées dans ma lettre à M. Lemieux, comme se rattachant à l'intérêt général et public, pourraient bien être suivies de considérations ayant plus particulièrement rapport à Montréal. Une classe de considérations n'exclut pas l'autre. Les intérêts publics demandent la prompte exécution de ces ouvrages comme *travaux publics*, mais chaque localité a ses devoirs et ses intérêts particuliers, à l'égard de ces ouvrages. Québec, Kingston, Toronto, et tout port ou lieu situé sur la ligne du commerce, peut et doit voir, chacun en son particulier, et cela promptement, ce qu'il peut faire pour avancer ces

travaux, et quel avantage particulier leur achèvement lui peut procurer. Quant à moi, je suis convaincu que tout port et tout lieu situé sur les rives du St. Laurent et de l'Outaouais retirerait sa part des avantages que ces améliorations procureraient. Le commerce est si considérable et deviendra si énorme, à mesure que les contrées de l'ouest s'établiront, et que les canaux d'écoulement naturels et prompts seront améliorés, qu'il est difficile de concevoir à quoi il se montera, et quel avantage il pourra procurer à chaque localité. Mais je n'ai présentement affaire qu'avec Montréal. Si vous n'entrez pas dans les vues que j'énonce, vous refuserez, comme de raison, d'aider à les mettre à exécution, et elles resteront de simples opinions, sans être mises à effet d'une manière pratique.

A l'égard de la location de l'un des grands ouvrages mentionnés dans ma lettre à M. Lemieux, celui d'un canal pour vaisseaux tombant dans le lac Champlain, je sais que plusieurs d'entre vous avaient des idées tout-à-fait différentes des miennes. Depuis le temps où j'ai parlé publiquement pour la première fois de la nécessité du canal, en 1846, j'ai maintenu qu'il devait être creusé là où les niveaux se trouveraient convenables, et où il serait le plus avantageux au commerce en général; que la meilleure route était celle qui réduirait le fret et les frais au plus bas point, et j'ai exprimé l'opinion qu'une telle location se trouverait au-dessus des rapides de Lachine. M. Mills s'est montré de cette opinion, dans son rapport d'exploration, en 1847, ainsi que M. Jarvis, dans son exploration de 1854. Le dernier monsieur indique les avantages d'un alimentateur navigable, partant du niveau supérieur du canal de Beauharnois,—suggestion que je regarde comme très précieuse. Mais ce serait vainement qu'on voudrait nier que le plus grand nombre d'entre vous étaient fortement opposés à l'idée de placer le canal si fort au-dessus de la ville, et qu'il s'est manifesté beaucoup d'animosité dans l'expression de ce dissentiment. J'ai lieu de croire que le même dissentiment n'existe pas présentement au même degré, et je vous prie de considérer si les vues que j'ai eues jusqu'à présent ne sont pas saines, savoir: que soumettre le vaisseau de l'ouest, en passant du St. Laurent au lac Champlain, en allant et revenant, à 184 pieds d'écluses sans nécessité, serait augmenter le coût du transport, de manière à diminuer considérablement l'utilité du canal. Pourquoi la partie du commerce du St. Laurent destinée aux états de l'Est et à New-York, descendrait-elle de 46 pieds, par le canal de Lachine, pour être ré-élevée

d'autant, afin de revenir au même niveau, avant de pouvoir avancer, pour surmonter la différence de niveau entre le fleuve et le lac? Est-ce que le surcroît d'écluses et de temps n'embarrasserait pas et ne gênerait pas le commerce, n'augmenterait pas le coût du transport, et ne diminuerait pas d'autant pour nous la faculté de concourir avec les routes de l'état de New-York?

Mais supposons que le canal soit fait suivant la sage et précieuse suggestion de M. Jarvis, avec un alimentateur navigable, partant du niveau supérieur du canal de Beauharnois, et avec une entrée partant de Caughnawaga, et voyons quels seraient les avantages que possèderait alors Montréal. Présentement, comme je l'ai fait voir dans ma lettre à M. Lemieux, tout le commerce que nous pouvons faire descendre par le St. Laurent est peu important et peu profitable. Voyez, par exemple, le montant du commerce attiré à Oswego, avec une position bien inférieure à celle de Montréal, quand les communications suggérées seront affectuées. Les recettes *de grains seulement* à Oswego et à Buffalo, *dans le mois de novembre, ont excédé six millions de minots*, tandis que les recettes totales de toutes espèces de grains, à Montréal, *depuis l'ouverture de la navigation*, n'ont été que de 1,310,194 minots. La recette de blé du Canada à Oswégo, *dans le mois d'octobre*, a été de 672,000 minots, tandis que ce qui en a été reçu du Haut-Canada à Montréal, dans le *même mois, n'a pas passé* 12,500 *minots*, et n'a été que de 23,000 minots en novembre.

Il me paraît évident qu'avec les améliorations complétées, le St. Laurent serait préférable à la route d'Oswego, en ce qu'il fournirait des facilités au moyen desquelles le vaisseau de 760 tonnaux venant des lacs d'en haut pourrait se rendre sans déchargement à Whitehall, point d'où commence une navigation de 72 milles par canal, adaptée à des barges ou bateaux de 90 tonneaux, jusqu'à la rivière Hudson; tandis que si le vaisseau déchargeait à Oswego, il y aurait à faire, par un canal semblable, 260 milles pour atteindre la rivière d'Hudson. Pourquoi ces facilités ne produiraient-elles pas pour Montréal les résultats qui ont été produits pour Oswégo? Si le vaisseau de 750 tonneaux pouvait rencontrer le navire océanique à Montréal ou à Québec, les facilités pour le transport aux provinces d'en bas, aux îles Antilles, et de tous les ports étrangers, attireraient immanquablement une grande partie des marchandises et des passagers qui présentement passent à l'ouest par les Etats-Unis. C'est un résultat auquel on peut plus particulièrement s'attendre, quand on considère que Montréal est plus près de

Liverpool d'environ 200 milles par une ligne de navigation directe, que ne l'est New-York par la route de la mer ; de sorte que la distance d'Oswego à Liverpool, par la voie de New-York, serait d'environ 400 milles plus longue que d'Oswégo à Liverpool par la voie du St. Laurent.

Sans doute qu'il y aurait beaucoup à faire en outre et en aide des grands projets en faveur desquels je parle. Il faudrait que l'assurance fût égalisée plus approximativement entre les deux routes. La chose pourrait se faire au moyen d'un plus grand nombre de phares, placés le long du golfe St. Laurent et des côtes de l'océan Atlantique ; et je ne doute pas que cela une fois fait, l'item important de l'assurance, qui présentement grève notre commerce, ne fût considérablement diminué.

Un autre sujet d'une importance vitale pour Montréal est celui de *donner plus de profondeur au lac St. Pierre*, et d'améliorer la navigation du fleuve. Vous êtes tous au fait de l'histoire de cette grande amélioration ; et le temps est maintenant arrivé où Montréal peut demander avec justice que cette amélioration ne soit plus regardée comme une amélioration *locale*. L'amélioration a été regardée d'abord comme une des grandes entreprises publiques de la province, pour l'avantage du commerce de la province entière. Que l'ouvrage soit de cette nature, c'est ce qui paraîtra manifeste, surtout quand on l'envisagera comme étant en rapport avec les grands projets de l'agrandissement du canal de Welland et de la construction d'un canal pour vaisseaux tombant dans le lac Champlain. Le creusement du lac a été commencé et continué aux frais du gouvernement, et il y a été dépensé de grandes sommes de deniers publics, jusqu'à 1847, qu'il est devenu évident que la dépense était inutile, et qu'on s'était trompé sur le choix du chenal pour l'amélioration. Cette circonstance fit abandonner le travail ; et quoique les intérêts de Montréal exigeassent qu'une autre tentative fût faite pour améliorer le chenal, aux risques et aux dépens du commerce de la ville, par une taxe sur le commerce de ce port, il n'en est pas moins manifeste que le temps est arrivé où cette taxe devrait être abolie.

L'expérience faite aux risques de Montréal n'a pas été une méprise, mais elle a déjà réussi aussi complètement qu'on pouvait l'espérer. Le lac St. Pierre a été creusé de la profondeur de 11 pieds, à eau basse, à celle de 16 pieds 6 pouces, et il aura atteint complètement, l'automne prochain, une profondeur de 18 pieds, dans un chenal de 300 pieds de largeur. La taxe sur les vais-

seaux tirant 10 pieds d'eau, qui se lève maintenant, devrait être abolie, et ce devrait être pour vous, comme citoyens de Montréal, un des premiers sujets de considération, que d'exposer au gouvernement et au public du Canada la justice et la nécessité de l'abolir, ainsi que la nécessité que le gouvernement se charge de la dette due par les commissaires du hâvre de Montréal, pour l'amélioration du lac et du fleuve, ainsi que de la dépénse encore à encourir pour obtenir un chenal de 20 pieds. Si cela se faisait, Montréal se trouverait d'un coup en état d'entreprendre et de parachever un autre ouvrage qui lui reviendrait légitimement, et auquel j'appelle de nouveau votre attention, savoir : LA FORMATION D'UN HAVRE A MONTREAL SUR UNE ECHELLE EN HARMONIE AVEC UN CHENAL DE VINGT PIEDS, DEPUIS L'OCEAN, ET AVEC LES BESOINS DU COMMERCE DE L'OUEST, tel que développés par les améliorations des canaux de Welland et de Champlain.

Je suis fermement convaincu que sans un tel hâvre le chenal de vingt pieds ne nous serait que peu utile, et que si un tel hâvre n'est pas construit, la valeur de toute l'amélioration en sera beaucoup diminuée. La première dépense aura été faite à-peu-près inutilement, si nous refusons d'encourir la seconde. J'ai toujours tenu la chose pour vraie, et je suis de plus en plus convaincu que Montréal, en dépit des charges pesantes déjà imposées à son commerce, par le besoin d'une taxation ultérieure pour l'égoût et les aqueducs de la cité, ne doit pas répugner à encourir une nouvelle dépense pour la construction d'un hâvre ou port, sur le plan mentionné ci-dessus. Mais si le gouvernement consentait à se charger du paiement des *débentures* déjà émanées par les commissaires du hâvre pour creuser le lac, et de tels autres frais qui pourraient encore être nécessaires pour donner au chenal dans le lac et le fleuve une profondeur de vingt pieds, ce qui probablement n'excèderait pas la somme de £30,000, alors il serait loisible aux commissaires du hâvre d'emprunter de l'argent pour la construction de bassins adaptés au commerce et à la navigation.

Il est, à mon avis, absolument impraticable d'obtenir les commodités nécessaires au moyen d'améliorations dans le présent port. Les présents quais et le présent port doivent rester tels qu'ils sont. Creuser le présent port à une profondeur un peu considérable, ce serait saper tous les quais, et rendre de nouvelles constructions nécessaires, à des frais qui sont absolument au-dessus de nos moyens. Mais quoique le présent port soit adapté aux bateaux-à-vapeur et à des vaisseaux de dimensions considérables, tant de la

mer que des lacs d'en haut, il n'est pas propre à recevoir des vaisseaux de première classe.

Le complètement des canaux de Welland et de Champlain, sur l'échelle indiquée, attirerait à notre port un nombre de vaisseaux et de bateaux-à-vapeur assez considérable pour rendre en très peu d'années nos présents quais insuffisants pour le commerce de l'ouest seul. Pour un vaisseau de l'ouest qui maintenant vient à notre port, nous en aurions alors vingt ; de sorte qu'il semblerait y avoir de la sagesse à réserver notre présent port pour des vaisseaux de petites dimensions, et d'en construire un autre pour de grands vaisseaux. Mais alors, il s'élève une autre question sur laquelle j'ai encore été obligé de n'être pas de l'opinion de plusieurs de mes concitoyens, et c'est celle de savoir où ce nouveau hâvre serait construit, à la baie d'Hochelaga, ou entre la pointe du moulin-à-vent, au canal, et la Pointe St. Charles. Quant à moi, je penche pour la dernière localité. Et si ma manière de voir est non-seulement demeurée la même, mais a été raffermie par la discussion et la réflexion, il serait indigne de moi de ne la pas soutenir maintenant, nonobstant l'opposition qu'elle a déjà rencontrée, et qu'elle pourrait rencontrer encore.

J'ai appuyé les vues énoncées par MM. Gzowski et Keefer, dans leur rapport aux commissaires du hâvre, en janvier, 1853, et je le fais encore. Par la construction de la culée et des banquettes du pont Victoria, on pourrait compter qu'un tiers des bassins proposés, à la Pointe St. Charles, serait complété, ne laissant à construire que deux autres côtés du bassin. Il ne serait pas difficile d'ouvrir un chenal suffisamment large et profond dans ce bassin, dans lequel on entrerait par une écluse partant du niveau du fleuve, et l'on ne trouverait aucune difficulté à obtenir assez d'eau, soit du canal, soit de l'aqueduc, pour donner au bassin une profondeur de vingt pieds. On pourrait construire dans le bassin autant de quais qu'il serait nécessaire. Il pourrait être construit sur ces quais des hangars pour les grains, avec des grues et des machines pour charger et décharger les cargaisons. Des lisses ou voies de fer, reliant le grand Tronc et le pont, pourraient être placées sur chaque quai, et les marchandises prises des vaisseaux retournant en mer, pour être transportées à l'ouest par chemins de fer. Il serait fourni des facilités semblables pour charger le grain, la farine, &c., destinés à être distribués dans le Maine et autres états de l'Est, au moyen du pont Victoria. On se procurerait d'un coup un port sûr et commode pour l'hivernement, et l'on pourrait construire un

bassin capable d'admettre les plus grands vaisseaux pour refonte ou radoub. On pourrait avoir, par remplissage, une grande étendue de terrain rapporté, qui contribuerait considérablement au paiement des frais, en même temps que le tout pourrait être mis en rapport étroit avec les chemins de fer de l'Est et du sud, et avec les canaux. Par ces moyens, les effets pesants et peu chers pourraient être expédiés par canaux, et les marchandises légères et précieuses, par chemins de fer, et les facilités pour le commerce seraient beaucoup augmentées.

Lorsque ces améliorations locales seraient complétées et que les grands travaux publics sur le canal de Welland et celui de Champlain seraient franchement en opération, les grands avantages de Montréal, comme ville commerçante, ne manqueraient pas d'être appréciés et sa prospérité commerciale serait assurée. J'admets que Québec possède aussi de grands avantages pour attirer le commerce : on y peut construire des bassins d'eau ou de marée, commodement et facilement. Ces bassins construits, il resterait à savoir si le vaisseau à vapeur de 750 tonneaux ne se rendrait pas tout de suite à Québec, pour y rencontrer le navire océanique, ou si ce navire viendrait ici pour y rencontrer le vaisseau à vapeur. Je crois que le commerce serait alors divisé, comme il l'est présentement, et que chaque ville en obtiendrait sa part, suivant les facilités locales que l'esprit d'entreprise de leurs habitans auraient créées respectivement ; mais si, comme je le pense, un vaisseau de 1500 tonneaux pouvait être amené de l'océan à Montréal, sans déchargement, il me semble que le vaisseau de 750 tonneaux serait employé plus avantageusement au commerce qui se fait au-dessus de Montréal, qu'à concourir plus bas avec des vaisseaux de 1500 tonneaux. Mais que cette assertion se trouve finalement fondée ou non, ce que nous avons à faire, comme citoyens de Montréal, est évident de soi, savoir, insister auprès du gouvernement sur la nécessité des grands ouvrages publics auxquels j'ai fait allusion, pour le commerce général de la province, l'importance et la justice de débarrasser le commerce de Montréal de la charge de creuser le lac St. Pierre et d'améliorer la navigation du fleuve, et de faire ainsi qu'il devienne possible à Montréal de construire à ses propres frais des bassins, à l'endroit qui, après mûr examen, sera trouvé le plus convenable. Je crois que le meilleur endroit se trouverait entre l'entrée du canal de La Chine et la Pointe St. Charles.

Les grains, les farines, les provisions de bouche, &c., des états de l'ouest et du Haut-Canada, y pourraient être emmagasinés et assurés dans des bassins, au plus bas coût possible, et être placés aussi à un point d'où ils pourraient être transportés, soit par canal, soit par chemin de fer, à New-York, à Boston ou à Portland, sans augmentation de fret, comme aussi dans une position à pouvoir être embarqués pour Québec, pour les provinces d'en bas, les Antilles ou la Grande-Bretagne. Je suis persuadé que si ces améliorations étaient effectuées, l'accroissement de notre commerce sur le St. Laurent, et particulièrement à Montréal, serait si considérable, que la vaste puissance hydraulique qui se trouve dans notre ville ou aux environs, deviendrait bientôt utilisable, et que nos ressources pour l'établissement d'usines et de manufactures se développeraient à un haut degré, et sur une base plus ferme et plus sûre que par tout autre moyen.

J'ai ainsi tâché de vous exposer des opinions et des vues qui sont le résultat de quelque expérience et d'une longue considération, dans l'espoir que vous pourrez vous trouver d'accord avec moi, quant aux moyens d'améliorer le commerce de la cité. Si c'est le cas, il vous restera à faire les démarches qui peuvent le mieux tendre à faire connaître vos vues, et à atteindre l'objet désiré.

Je puis ajouter que je coopèrerai très cordialement avec vous dans vos efforts, et j'ose me flatter qu'avec de l'énergie et l'union, il sera au pouvoir des citoyens de Montréal de s'assurer les grands résultats que j'ai indiqués, et d'avancer ainsi la prospérité permanente de la ville.

J'ai l'honneur d'être,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN YOUNG.

Montréal, 11 Décembre, 1855.